2010.8

PL Report ＜2010 No.4＞

国内の PL 関連情報

扇風機および換気扇の経年劣化による火災事故の前兆現象を案内

（2010 年 6 月 17 日　ＮＨＫニュース　他）

製品の使用の長期化が進んだことにより、扇風機および換気扇の経年劣化による火災・発煙事故が発生している。

独立行政法人製品評価技術基盤機構（ＮＩＴＥ）の発表によると、扇風機および換気扇による事故は、2004 年度から 2008 年度の 5 年間に 189 件報告され、長期間の使用に伴う劣化の事故が最も多く 84 件であり、7～8 月に集中して発生している。

ＮＩＴＥは、2009 年度も 47 件事故が報告され、本年も事故が懸念されることから、事故予防の観点から、事故の前兆現象として、以下の６項目をあげ、注意喚起を行った。

①　スイッチオンで、ファンの回転不能
②　ファンが回転時の低速回転、不規則回転
③　回転時の異常音、振動
④　モーター部分の異常な熱、焦げ臭さ
⑤　電源コードの折れ曲がり、破損
⑥　電源コードへの接触で、ファンの回転が不安定

ここがポイント

扇風機は機構が複雑ではなく、比較的長期使用が可能な製品です。しかし、製品が機能していても構成部品に劣化が発生した場合は製品の寿命として使用を中止すべきです。構成部品の劣化が始まっても使用者は気付くことが少なく、使用を続けることにより事故に至る可能性があります。

事故に至る前の予兆現象を使用者が認識し、事故を予防できれば製品使用上の安全を向上させることができます。NITE から扇風機と換気扇の事故の分析から６項目の予兆現象が案内されましたが、これらを含め製品の状態を注視することは事故防止に役立つ有効な手段です。

事業者としては、製品開発時において、製品は使用や時間経過により必ずいつかは壊れることを念頭に設計を行うことが重要となります。また、製品品質が向上し長期使用が見込まれることより、事業者は設計寿命到達時の警告や、磨耗などが進んだ場合の注意システムを設計に組み込むことも重要となります。

使い捨てライターの火遊び防止機能強化

（2010 年 6 月 19 日　秋田魁新報　他）

子どもによる使い捨てライターの使用に起因する火災が多発しており、経済産業省は子どもが簡単に着火できない機能の搭載を義務づける規制づくりを進めている。

経済産業省の諮問機関である消費経済審議会は、使い捨てライターを消費生活用製品安全法の「特別特定製品」に指定し、第三者検査機関による適合性検査を義務づけるよう経済産業大臣に

答申している。同省は、来年夏から製造・販売される使い捨てライターにつき、レバーを重くする等の子供安全（チャイルド・レジスタンス、CR）対策を製造及び輸入事業者に義務付ける方針である。この規制がなされれば、規定された技術基準を満足しなければ販売できなくなる。
この規制を先取りし、あるライター製造業者は全国のコンビニエンス・ストアで CR ライターの発売を開始した。

ここがポイント

欧米では、ライターへのチャイルド・レジスタンスに関する安全規制がすでに実施されています。国内では、社団法人日本喫煙具協会（業界団体）が国際規格である ISO 9994（シガレットライター）及び ISO 22702（実用ライター）に準拠した任意の安全基準を設けています。しかし、流通しているライターの多くは中小業者が輸入しており、日本喫煙具協会会員の市場シェアは国内流通量の約半分であり、多くの流通製品で安全基準への適合がされてません。
このような状況で子供の使用に起因する事故が多発したことにより、危険に対する判断力に欠ける傾向が強い子供の誤使用を制限する安全基準を制定することとなったものです。
先行した欧米の基準ではＣＲライターによる事故の抑制効果が認められており、国内でも同種の基準化が検討されています。

自動車対象の機能安全規格を制定

（2010 年 6 月 23 日　日刊工業新聞）

自動車向け機能安全規格である ISO 26262 が 2011 年 5 月に発効される見込みである。従来の機能安全規格である IEC 61508 は主としてプラントの装置・機器などを想定しており、自動車開発に適用できる規格が求められていた。
自動車産業ではハイブリット車や、電気自動車の開発から電子部品が増加し、電子制御機構が細部にわたり組み込まれるようになってきているため、開発段階で安全性確保を一段と強めようとしている。
すでに欧州の自動車メーカーはサプライヤーとの購買条件として取り入れており、今後は電子制御機器業界における評価基準にも採用されることが予想される。

ここがポイント

自動車における機能安全の代表的なシステムは電子制御システムです。自動車は、排ガス規制への対応から内燃機関の電子制御化が広まり、現在の車輌にはきめ細かな制御機構が組み込まれています。特に、ハイブリット車や電気自動車においてはより多くの電子制御が備わっており、機能安全のためには電子制御システムの安全性確保が必須となります。
自動車機能安全規格である ISO 26262 は任意の規格ですが、グローバルな市場で製品を販売する国内自動車メーカーも規格に適応させるものと考えられます。欧州の自動車メーカーでは事実上 規格への適応を開始している状況であり、サプライヤーにおいても、安全評価基準の見直しが必要となるでしょう。

海外の PL 関連情報

米国道路交通安全局が電気自動車向け安全規定を決定

米国道路交通安全局（NHTSA）は、6 月 14 日 電気自動車を対象とした安全法規の最終案を決定し公表した。本法規は 2011 年 9 月 1 日より施行される。

法規最終案は、燃料電池車・ハイブリッド車・電気自動車を含み電気駆動の自動車を対象とし、衝突時における漏電および感電によるリスクの低減を目的とした技術要件である。既存の連邦自動車安全基準（FMVSS）第 305 章「電気自動車の電解液の流出および感電防止」を改訂する形で、内容は自動車技術者協会による技術基準に近づけるように改訂される。

最終案の内容は、衝突後に乗員や救助員などが車輌に触れる場合に高電圧の感電による障害に対する保護を目的とし、通電部分と人体の絶縁を規定したものである。

本法規の制定は、燃料電池車を開発中である企業が会員である自動車製造者連盟からの要請に応えるものであり、企業各社が製品開発を推進する際に障害となる「法規がない」状況が改善されることになる。

ここがポイント

新商品は新しい機構や機能をもっていることが多いので、新しい物には新しいリスクの検証が必要です。ロボットや３D テレビなどが消費者用製品として販売されることに伴い、製品安全面での規制の見直しが行われつつあります。

米国において、電気自動車などの電池の容量増加や発電・蓄電方式の多様化から、衝突などによる漏電時の安全性確保を目的とした規制改正が進んでいます。ガソリンエンジン自動車に使用されている電気装備品を対象とした規制から、電気自動車などでは駆動力として電気を利用する自動車の開発に着目した規制へと移行しつつあります。

事業者においては、新製品開発時に新規部分につき自らが安全基準を設定しながら開発をすることがあります。そのためには、使用環境についての十分な調査を行い、衝突のような「起こりうる異常状態」も想定した安全確認が必要となります。国や業界での基準作りを踏まえつつ、自社の安全思想に基づき自社基準を制定することが望まれます。

オーストラリアで製品安全の報告制度が制定

オーストラリアの消費者保護法である取引慣行法を改正して、製品安全について事故報告の要件が新設された。改正法案は 6 月 24 日には国会を通過し、国王の裁可を待っている。同法案の施行日は 2011 年 1 月 1 日である。

改正法案では、死亡や重症の原因となった消費者製品の供給者は、事故を知りえてから２日以内に担当大臣へ報告することが定められている。対象の事故は消費者製品の使用あるいは予見できる誤使用により製品が原因あるいは原因となった可能性がある場合とされている。

消費者製品の流通を行っている業者は全てこの新制度による報告義務の対象企業となり、製造業者、輸入者、卸業者、小売業者などは社内体制の見直しが必要となる。

現行の取引慣行法では、リコール措置開始後に監督機関へ報告すればよい規定となっており、供給者はリコールに至るまでの調査や措置の実施を自らが行わなければならなかった。改正法

案により、企業が重大な事故を報告することで、競争消費者委員会（ACCC）が製品安全問題の初期段階から企業の対処に深く関わってくることになる。

ここがポイント

日本国内では現行の消費者製品安全法にて事故報告制度が定められています。報告の起点となるのは重大事故を知りえたことです。一方、米国や EU 諸国の報告制度では、市場に流通した製品に危険性が見つかった場合とされ、リコールを行うと判断した場合の報告とほぼ同一のものです。オーストラリアの新取引慣習法は、報告の起点については日本の消費者製品安全法の事故報告制度を踏襲しているといえます。

新取引慣行法案では起点となる事故の認知から２日以内に報告することが定められており、これは消費者製品安全法の「10 日以内」や欧州の重大なリスクの場合の「３日以内」より短期間であり、迅速な対応が求められることになります。また、対象事業者は「供給者」とされ、製造者を含み流通に関わった全ての事業者となり、複数の事業者から同一事故が報告されるようにしています。報告漏れを見つけやすくなっており、事業者への関心を高める意図が伺えます。

事故報告により専門委員会が企業の対応を監視することになるため、事業者においては事故原因の分析や措置につき迅速で適切な応答が求められることになります。